

移動が生む文化的諸価値の通時の研究

A Diachronic Study of Cultural Values Derived from Geographical and Spatial Human Movement

研究代表者 関西学院大学 Zero Carbon Society 研究センター客員研究員 白 幡 洋三郎

Yozaburou Shirahata,

Professor, Research Center for Zero Carbon Society Studies, Kwansei Gakuin University

移動は人類史上、経済的・政治的価値だけでなく文化的諸価値を生んできた。本研究は社会学・文化人類学・歴史学などの立場から、それを通時的に研究し、未来社会の展望への示唆を得るものである。

Geographical and spatial human movement has been derived many cultural values as well as economic and political values. This is a diachronic study through the view points of sociology, anthropology and history, etc. to earn suggestions for future human society.

1. 研究目的

人類史のなかで移動は、生き延びること・生活することの必要から始まったが、古代から、政治権力の形成や、希少な商品の輸送に大きな意味を持ってきた。現代においても、移動が生む政治的価値、経済的価値は論ずるまでもない。しかしそれ以外に、個人あるいは少数の人間が困難を乗り越えて移動し、異なる文化に接触しそれを持ち帰るという形で、移動は社会にそれまでとは別の文化的価値を創造した。近代になって比較的 안전한移動が可能になると、その費用の支払いのできる裕福な人間が、異なる文化に直接接触することを楽しむようになった。さらに、その費用が安価になると、その楽しみが大衆にまで普及した。長距離の移動だけでなく、日常のちょっとした散歩やドライブによる、視点の移動が生む文化的諸価値も無視できない。

そうした移動が生む文化的価値創造については、これまで交通や輸送を主として研究してきた交通工学の専門家たちは、あまり関心をもてなかった。今回の研究では、社会学・文化人類学・歴史学などの立場から、その問題を検証し、低炭素未来社会における移動の価値創造がどのよ

うになるのかを明らかにするのが、この研究の目的である。

2. 研究経過

移動に関する研究蓄積のある研究者をゲストとして招いて報告を聞き、他のゲストとともに議論を行い、それを重ねることによって、全員で認識を深めながら、共有するという方式を取った。報告をお願いした研究者と、その発表テーマは次の通りであった。

- 「探検の文化的価値—今西錦司ら京都学派を例に」斎藤清明氏（元総合地球環境学研究所教授）西堀栄三郎と今西錦司とそれに続く京大の学術探検の系譜とその原点は何であったかについての発表。ふたりは研究テーマや職場を10年ごとに移し、それぞれにおいて一流の成果をあげた。しかし、探検への情熱、探検のためならどんなものでも利用してやろうという態度は、二人とも一生変わらなかった。その事例をもとに探検という移動の価値について考察。
- 「旅行記に見るグローブ・トロッターたち、19世紀後半の世界一周」伊藤久子氏（元横浜開港史資料館研究員）

19世紀半ば、グローブ・トロッターズ（世界漫遊家）と呼ばれる人たちが急に増え、開国直後の日本に相次いでやってきた。なぜこのような現象が現れたのか、についての報告。その答えは、1984年からわずか30年の間に、鉄道と汽船を使って、計画通りに確実性をもって世界一周旅行ができる条件が決定的に整ったこと、世界一周のコースが東から来ても、西から来ても、ここ日本で交わったために最果ての土地が突然コースの真ん中になったことである。その他「旅行業と通信の発達」、異国への憧れ・好奇心・異国情緒をかきたてる図像的な「イメージ」の流布、旅行記の流行、万博開催による「憧れ」の醸成等々の条件にも言及。

○「硫黄流通から見た日本史と世界史」

山内晋次氏（神戸女子大学准教授）
鹿ヶ谷事件で俊寛が流されて死んだ鬼界島（現在の鹿児島県三島村硫黄島）から当時非常に大量の硫黄が宋に輸出されたという記録が日中双方にある。それは当時（10～13世紀）中国が火薬技術と生産を独占し、西アジアから東アジアの硫黄が中国に一極集中した、その世界史のヒトコマだった、という日本史と世界史をつなぐ報告。

○「動く密室」 永井良和氏（関西大学教授）
近代の交通機関の発達は、車窓から次々と変化する進行方向のヨコの景色を楽しむという楽しみを乗客に与えたが、交通機関がさらに高速化すると、近い景色の変化が速過ぎて楽しめないうえ、安全のため窓が嵌め殺しとなり、客室の気密性・居住性が高まると、乗客は景色に興味を示さなくなり、手許の情報機器のマドばかり見るようになった、というのが大きな流れであるが、進行方向の景色とスピード感を楽しむためのパノラマカーや、適度なスピード感、風景変化と風を楽しむトロッコ列車というバリエーションもある。ただし、自動車の居住性向上と、情報機器への依存は、自己操作性の自覚を希薄化させ問題ではないか、という問題にも言及された報告。

発表をお願いしたゲストのほか、討論に加わったゲストは、次の方々である。

井上章一（国際日本文化研究センター教授）、高田公理（仏教大学教授）、奥野卓司（関西学院大学教授）、岩見和彦（関西大学教授）、阿部栄一（関西学院大学・研究員）、久保田稔（関西学院大学教授）、臼井喜法（池坊短期大学教授）、白幡俊輔（関西学院大学・研究員）、塩見 翔（関西大学大学院）、南 裕一郎（関西学院大学・研究員）、奥野圭太朗（関西大学大学院）。

3. 研究成果

今年度討論の過程で共有できた認識は、次のようなものであった。

①探検という「移動」をめぐる

- ・探検は、地理的支配権を獲得したいという強烈的な国家の論理と、まだ誰も行ったことのない厳しい条件の目的地へ「移動」したいという強烈的な個人の論理が両々相俟って成立する。
- ・その個人の論理に、一部の人間はなぜ駆り立てられるのか、残りの人間もなぜそれに賞賛を送ったり感動したりするのかという課題を追究してみると、その原点は「あの山のむこうには何があるのか」という興味にあることが明らかになる。それは、自らと異なるものに関心と関係を持つのが、生物の基本的な存在のありようだという昨年度の議論へとつながる。
- ・探検への情熱は、ヒトからヒトへと、接触伝染するらしい。梅棹忠夫はそれを今西錦司・西堀栄三郎から受け取った。西堀は幼少期に白瀬中尉の南極探検講演会を聴いて受け取っている。白瀬は寺子屋の先生から影響を受けたし、千島探検をした海軍軍人郡司成忠（幸田露伴の兄）の率いる探検隊のメンバーだったという事実がある。

②「世界漫遊者」をめぐる

- ・19世紀後半、大陸間鉄道、旅客船の定期航路の発達によって、安全かつ計画的に世界一周旅行をできるようになり、それが贅沢な「商品」となった。
- ・英国の田舎紳士ジェントリーたちが、自分達の階級上昇の自己確認のために、その商品を買った。

- ・ 当時は「絵入り新聞」「銅版画入り旅行記」「万博での実物展示」等のメディアによって、異国の「イメージ」が流布し、人々の好奇心、異国への憧れが掻き立てられた。

③「中国の火薬技術の独占、日本からの硫黄輸出」をめぐって

- ・ 中国は火薬を発明して10世紀～13世紀の間、その技術を独占できた。火薬の原料のひとつである硫黄をアジア各地（そのひとつの産地が日本・鬼界島）から中国に集中していた。火薬の製法を知る人間を外に出さなかった。モノの交易（しかも頻度が低い）だけだと、技術という文化的価値も伝わりにくいことがわかる。14世紀になると、ようやく中国から外へそれが伝わる。しかし、日本には伝わらなかった。
- ・ 鬼界島の硫黄は、九州西岸を経て博多へ運ばれ、博多に居る中国商人が外洋船で中国に運んだ。日本の権力者も商人も、貿易にはあまり関心を持たなかったようだ。もともと日本人は外界への関心は低いのかもしない。
- ・ 元寇のときに「てつほう」による攻撃に遭っている。しかし、その技術を日本は取り入れようとはしなかった。アジア海域では活発な交易・交流があったようだが、古代の日本はアジア世界のなかでは遅れた、孤立気味の地域だった。
- ・ 流刑地というのは絶海の孤島と思い込みがちだが、行こうとすれば行ける島の方が罪人を管理する側には便利だった。

④高速移動体の内側からの視覚の愉しみをめぐって

- ・ 移動体からの景色を楽しむのは時速120 km ぐらいが限界ではないか。それ以上になると（画期となったのは1964年新幹線の登場）、近景の変化は楽しめないし、窓ガラスを嵌め殺しにしないと危険になる。窓ガラスを嵌め殺しにすると、空調を良くすることが必要となり、空調が良くなると、外界の音や空気を遮断し、視覚だけになり、映像を見ているのと近くなってくる。このように、移動の高速化の歴史は移動行為から身体感を剥ぎ取ってきた歴史であり、エネルギーを使って移動しているのだという自覚

もなくしてきた歴史ではないか。他方、情報機器の発達と歴史の到達点として、手許の機器で高精細の動画を見ることができるようになったため、それとのオルタナティブの関係になってしまった。

- ・ 自分で操作する自動車も、気密性・居住性が高まり、センサーの発達でさまざまな判断を機械がやってくれるようになってきたため、場合によっては他者を傷つける可能性のある移動体を自分が運転しているのだという自覚が希薄化している。他方、道路を歩いている人間も、環境に注意を払わず情報機器にシールドされて自分だけの都合で移動している。このような自動車と歩行者が同時存在している現状は、非常に危険なのではないか。
- ・ 気密化した移動体内で、見ず知らずの多くの人間がオムニバスの存在している現状にも雑音、悪臭、見苦しさなど問題が多い。それに対するルールもマナーも出来ていない。それを装置的に解決するには、固体別にカプセル化するしかない。旅客機のファーストクラスはその方向に向かっているが、そうならない部分にはコンフリクトの種を残している。

4. 今後の課題と発展

移動が生む文化的価値についての世界史的事例について、研究実績のある研究者をゲストとして招き、研究討議を重ねて、上記の認識を更に深化・発展させ、移動の将来についての示唆を獲得して行きたいと考えていたが、諸般の事情からこの枠組みでの研究活動は一旦休止する。しかし、この研究の意義は変わっていないし、未完でもあるので、機会があれば、何らかの形で再開したい。

5. 研究成果に関連する発表論文

ゲスト報告者の過去の著作については、2で紹介した通り。今回の研究で得た新たな知見と認識に基づく発表論文はまだ執筆するに至っていない。